

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО- ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ И НОВЫЙ ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ

В последние годы обозначилась тенденция, которая негативно влияет на транзитные потоки через Республику Беларусь – это изменение вектора внешней торговли Российской Федерации. Концепция государственной программы развития логистической системы Беларуси на 2016-2020 годы базируется на предпосылке, что основу проходящих через страну товарных потоков составляют внешнеторговые грузы стран Азиатско-Тихоокеанского региона и Европейского союза [1]. Однако тенденции последних лет свидетельствуют о перераспределении глобальных товарных потоков с центральновропейского направления (Запад – Восток – Запад) на южноевропейский коридор. Это в свою очередь означает дополнительные потенциальные потери для белорусской транспортно-логистической системы.

Еще одним негативным трендом для белорусского транзита является ускорившаяся в последнее время переориентация российских грузов с портов Литвы и Латвии на порты Ленинградской области. Россия уже несколько лет активно реализует свою долгосрочную стратегию по переориентации транзита на собственные порты Балтийского моря. А ввиду курсовых разниц российским грузовладельцам в настоящий момент становится более выгодно пользоваться услугами отечественных портов: из-за девальвации российского рубля их услуги стали дешевле прибалтийских. В результате такие грузы, как уголь, нефтепродукты и железная руда постепенно переориентируются на терминалы российских портов.

В итоге за 2015 год Республика Беларусь понесла определенные транзитные потери. В частности, в транзитном железнодорожном сообщении страны объем перевозок каменного угля, на который приходится более половины транзитных грузов, упал на 13%, нефти и нефтепродуктов – на 18%, удобрений – на 48%, строительных

грузов – в 2,6 раза. В целом за прошлый год в Беларуси объем железнодорожных перевозок снизился на 7,1%, до 131,4 млн тонн, а экспорт транспортных услуг уменьшился на 25% [1].

Поскольку повлиять на снижающиеся транзитные товаропотоки в настоящее время практически невозможно, то белорусскому руководству необходимо сосредоточить свои усилия на том, чтобы «направить» Новый Шелковый путь по территории нашей страны. Ведь если Беларусь подключится к сухопутному транспортному коридору между Азией и Европой, то у нее, согласно прогнозным оценкам, появится шанс примерно в 2 раза увеличить транзитный грузопоток через свою территорию [1].

Для того чтобы стать полноценной мультимодальной площадкой Нового Шелкового пути очевидно, что Республики Беларусь не хватает выхода к морю. Однако это не является проблемой, поскольку белорусские организации уже на протяжении многих лет успешно сотрудничают с портами Литвы. Также следует отметить, что China Merchants Group, компания ответственная за строительство в индустриальном парке «Великий камень» логистического субпарка, приобрела терминал в Клайпедском порту [2]. Это позволит белорусской платформе Нового Шелкового пути получить выход к морю.

В настоящее время ведется активная проработка идеи, предложенной China Merchants Group, о соглашении по созданию зоны свободной торговли между Китаем, Беларусью и Литвой с центром в «Великом камне» [3]. Заключение данного соглашения позволит в полной мере задействовать геоэкономический и транспортно-логистический потенциалы двух стран для обслуживания товарных потоков между Азией и Европой.

Странам-участницам Нового Шелкового пути еще предстоит проделать большую работу, чтобы сделать наземные перевозки конкурентоспособными. Как утверждают эксперты, переориентировать клиентов с привычной доставки морем на сухопутный транзит быстрыми темпами не удастся [4]. Для этого, в первую очередь, необходимы эффективная логистика и отработанность логистических решений, на что китайские партнеры будут обращать внимание при выборе прохождения окончательного маршрута Нового Шелкового пути. Республика Беларусь должна обладать конкурентоспособными логистическими продуктами для того, чтобы Новый

Шелковый путь прошел в итоге через территорию нашей страны. Также для этой цели Беларуси следует проводить работу по усилению степени интеграции собственной транспортной инфраструктуры в мировую сеть путем активизации международного сотрудничества в вопросах строительства дорог, мостов, электрификации и реконструкции участков белорусской железной дороги, энергетических, информационно-коммуникационных и других инфраструктурных объектов.

Однако следует отметить, что для того, чтобы транзитные потоки в направлении Китай – Европа – Китай составили значительный объем в грузообороте белорусских перевозчиков, понадобятся годы, т.е. это произойдет в среднесрочной и долгосрочной перспективах.

Для максимальной реализации геоэкономического потенциала Республики Беларусь в общем экономическом пространстве Евразийского экономического союза необходимо проведение работы над предложениями по совместным проектам в области транспорта и инфраструктуры в рамках сопряжения евразийской экономической интеграции и Экономического пояса Шелкового пути.

Литература:

1 Маненок, Т. Зачем Беларуси Новый Шелковый путь? / Т. Маненок [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://thinktanks.by/publication/2016/05/30/zachem-belarusi-novyy-shelkovyy-put.html>. – Дата доступа: 02.06.2016.

2 Маненок, Т. Белорусской платформе Шелкового пути не хватает моря и кластеров / Т. Маненок [Электронный ресурс] – Режим доступа : <http://www.belrynok.by/ru/page/economics/3012>. – Дата доступа: 03.06.2016.

3 Беларусь и Литва имеют большой потенциал в участии в логистических схемах Шелкового пути [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.belta.by/economics/view/belarus-i-litva-imejut-bolshoj-potentsial-v-uchastii-v-logisticheskikh-shemah-shelkovogo-puti-jaroshenko-195105-2016/>. – Дата доступа: 01.06.2016.

4 Кого Китай возьмет с собой в «Новый Шелковый путь»? [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.logists.by/library/view/kogo-kitaj-vozmets-s-sovoj-v-novyj-shelkovyj-put>. – Дата доступа: 08.06.2016.